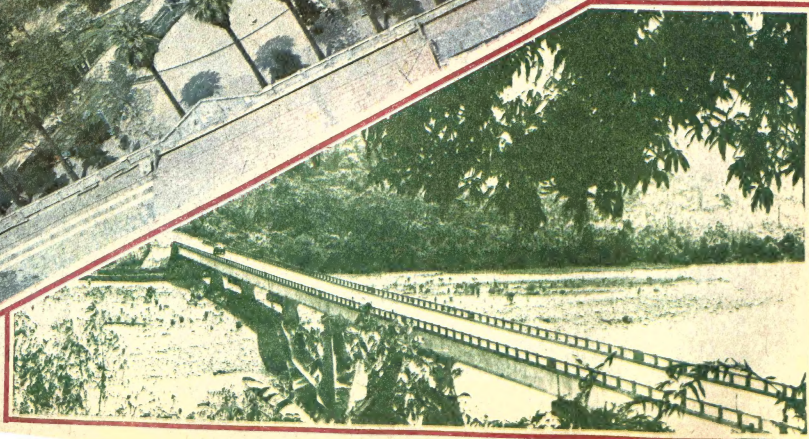
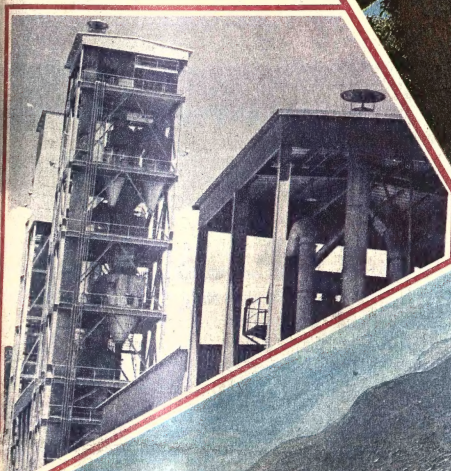


# ¡OH COCHABAMBA!



Tierra de  
promisión



## PRESENCIA

Edición de Homenaje a Cochabamba

La Paz, Bolivia, viernes 14 de septiembre de 1979

SEGUNDA SECCION

12 PAGINAS



# ENDE A COCHABAMBA

**Nos unimos alborozados al pueblo que nos cobija,  
al conmemorar Cochabamba el CLXIX Aniversario  
de la insurrección del 14 de Septiembre de 1810**



Electrificación rural

ENDE está orgullosa de su aporte real al desarrollo nacional y regional. Nuestra participación en la generación de energía aumentó de 10.3% en 1967 a 38% en 1978. En el mismo periodo, hemos quintuplicado la potencia instalada, pasando de 37.000 KW a 159.000 KW. En doce años de operación hemos instalado en el país más potencia que todas las demás empresas de servicio público, incluyendo a Bolivian Power, en más de medio siglo.

La presencia de ENDE, en Cochabamba, ha significado una inversión local superior a los mil millones de pesos; ha permitido la instalación de algunas industrias para la fabricación de materiales y equipos y ha convertido el uso de recursos renovables, como el agua, en ingresos que tienen un efecto multiplicador muy importante.

Las obras que ENDE está emprendiendo en Cochabamba son:

1.- Edificio de ENDE en Cochabamba. Tres bloques de dos plantas con 4.300 m<sup>2</sup> de superficie cubierta. Inauguración: Septiembre de 1979.

2.- Ampliación de las Plantas Corani y Santa Isabel. Instalación de dos unidades en Corani y una en Santa Isabel con 45.000 KW adicionales. Conclusión: Corani a fines de 1979 y Santa Isabel en el segundo trimestre de 1980.

3.- Interconexión sistemas Central - Sud.- Construcción de 484 Km. de Líneas de transmisión en 115 KW entre Cochabamba, Oruro, Catavi, Potosí y Punutuma. Conclusión: Segundo trimestre de 1980.

4.- Elevación de la Presa Corani y Desviación del Río Málaga.- Incremento de la capacidad del embalse y captación de las aguas del Río Málaga. Conclusión: Elevación de la presa en 1981 y desviación del Río Málaga en 1982

5.- Interconexión Sistema Central - Norte.- Construcción de 210 Km. de línea de transmisión entre Oruro y La Paz en 220 KV. Conclusión: Segundo semestre de 1980.

Los proyectos en estudio son:

1.- Proyecto Misicuni.- Riego de 18.000 hectáreas, agua potable para Cochabamba y potencia eléctrica de 100.000 KW. Probable fecha de conclusión: 1990.

2.- Proyecto San José.- En la Cuenca de Corani y Santa Isabel en Cochabamba con una potencia de 150.000 KW. fecha de conclusión aún no definida.

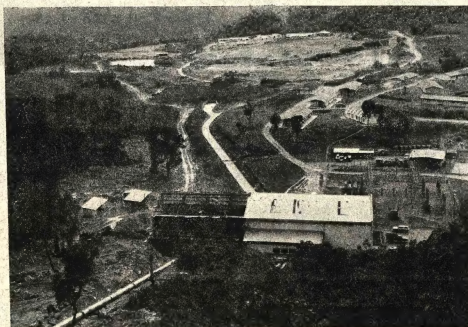
3.- Cuarta Unidad en Santa Isabel.- Incremento de la capacidad firme en 18.000 KW adicionales. En operación: 1984.

4.- Interconexión Sistemas Central - Oriental.- Construcción de 360 Km. de línea de transmisión entre Cochabamba y Santa Cruz. Fecha de conclusión: 1983.

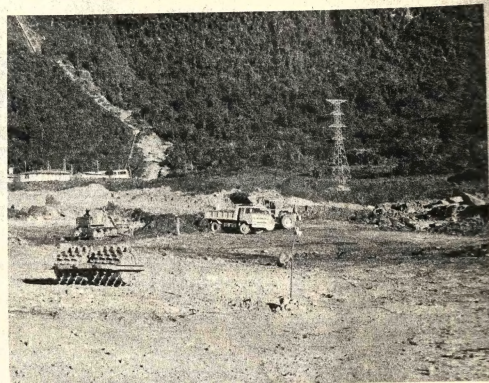
Electrificación Rural.

La primera fase de los Proyectos para electrificación rural en Cochabamba, entró en servicio en 1978, con una inversión total de \$us. 6.517.000.

ENDE en estrecha cooperación con la Empresa de Luz y Fuerza Eléctrica Cochabamba S.A. llevará adelante la tercera fase de la electrificación rural que comprende lo siguiente en lo que se refiere a Cochabamba:



Ampliación Planta Corani - Estructura local turbinas N° 3 y N° 4



Ampliación Santa Isabel - Embalse de Compensación - Limpieza de material orgánico. Junio 78

- 1.- Complementación de obras en los valles alto, bajo y de Sacaba.
- 2.- Electrificación del Chapare.
- 3.- Línea de transmisión de Santa Isabel y Villa Tunari.

El alcance del proyecto comprende para la complementación de obras en el valle, la construcción de 97 Km. de línea de alta tensión, 124 Km. de líneas de baja tensión, instalación de 71 transformadores y una inversión estimada de 25.000.000 \$b. Para la electrificación del Chapare significa la construcción de 71 Km. de líneas de alta tensión; 84 Km. de líneas de baja tensión, la instalación de 60 transformadores y una inversión de \$b. 20.000.000, se estima servir a 2.807 usuarios en el valle y 1.810 en el Chapare, es decir, a cerca de 23.000 pobladores.

La línea de 69.000 Voltios de Santa Isabel a Villa Tunari en una distancia de 65 Km. que será construida por ENDE, servirá para alimentar los sistemas rurales en la zona del Chapare, teniendo la capacidad adecuada para atender cargas industriales. La inversión estimada alcanza aproximadamente a \$b. 40.000.000.-

El financiamiento para estas obras está en negociación ante el BID y gracias al apoyo del Supremo Gobierno se puede garantizar la ejecución de este proyecto, que significará un aporte decisivo al desarrollo de la agricultura y la agro-industria en el Chapare Tropical.

Asociándonos a las fiestas del Valle, inauguramos nuestro nuevo edificio, con la presencia del Exmo. Señor Presidente, Dr. Walter Guevara Arze, mañana 15 de Septiembre.

**AL TRABAJAR POR COCHABAMBA  
TRABAJAMOS POR BOLIVIA**

**ENDE ES DE BOLIVIA Y DE LOS  
BOLIVIANOS**







## Terminal de buses

# Solución para la anarquía en el transporte

Por Jorge Claros Lafente

La ciudad de Cochabamba, para responder a los requerimientos de su constante progreso, necesita contar con un sistema viario, para cuya solución es imprescindible la construcción de una Terminal de Buses, en la zona más apropiada de la capital.

La Corporación Regional de Desarrollo que preside el Cnl. Bernardino Zurita, se ha propuesto hacer realidad ese sueño de los cochabambinos, habiendo adquirido, para el efecto, terrenos de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, que pertenecen a la estación Railway de la avenida "Arona".

**TERMINAL DE BUSES**

El Proyecto de la Terminal de Buses consiste en la construcción de un edificio que permita solucionar el sistema viario, disminuyendo la aglomeración vehicular y peatonal, a nivel regional.

Por otra parte, permite el planeamiento espacial, puesto que está elaborado dentro de los marcos regional, urbano del sector y del sitio mismo de los terrenos de la Terminal y de los otros elementos destinados a esta tarea.

El ente de desarrollo, hasta la fecha, ha efectuado las siguientes actividades, en torno a este proyecto: el año 1977, se realizaron los estudios estadísticos referente al número de empresas de transporte terrestre y flujo horario vehicular, a objeto de preparar el ante-proyecto del mercado, donde se realizó la proyección futura de las dos variables señaladas anteriormente.



**DESCONGESTIONAMIENTO.** La gran aglomeración de vehículos que se advierte en el centro de la ciudad, podrá quedar aligerada cuando

una vez determinado el estudio del mercado, el año 1978, se pasó a la licitación de los estudios de ante-proyecto, dise-

no final y estudio de factibilidad económico-financiera, habiéndose adjudicado la ejecución del Proyecto a la Consultora CONNAL-CONSOL.

En agosto del año en curso, se recibieron los estudios de la Terminal, los mismos que fueron aprobados en el Comité de Proyectos del Ministerio de Planificación.

Al presente, la Corporación Regional de Desarrollo lanzó la Convocatoria a la Licitación Pública para la construcción de la Terminal de Buses en su etapa de obra gruesa.

### CARACTERÍSTICAS

De acuerdo a los datos proporcionados por los técnicos del organismo de desarrollo, la construcción de la Terminal de Buses tendrá las siguientes características: Presentará tres partes principales, en cuanto a estructura se refiere: Un edificio terminal interdepartamental, un edificio y cubierta para la terminal interprovincial y estructuras secundarias como tanques de almacenamiento, casetas, etc.

Se dijo que el más importante de estos es el primero, con tres plantas útiles de estructura de hormigón armado, bajo cubierta metálica con estructura de acero. Se extiende en una longitud de 150 metros, cubriendo, entre las tres plantas, una superficie de 10.200 metros cuadrados.

La Terminal Interprovincial estará conformada por los andenes que se encuentran semi-cubiertos constructivamente en hormigón armado y estructura metálica.

entre en funcionamiento la estación terminal de buses que está a punto de concretarse.

El mencionado Proyecto, como se explica en párrafo anterior, se encuentra en la

etapa de ejecución de la obra, la misma que se ha licitado el 3 de septiembre del presente año.

### INVERSION

El monto total de inversión del Proyecto alcanza a la suma de 112.480.000 pesos bolivianos, o sea \$us. 5.513.725.49, constituidos por varios rubros de inversión. Este monto global está compuesto por el 69.46 por ciento de créditos bancario y el resto por el aporte propio.

Se dijo que la Terminal de Buses constituirá, en forma significativa, al bienestar de la colectividad, a través de la ordenación del transporte de pasajeros, interurbano e interprovincial, ofreciendo un servicio cómodo y eficiente al usuario.

Por otro lado, permite a la región convertirse en el nexo de comunicación vital entre el alipilano y el oriente del país, lo que da lugar a que estas dos situaciones, logradas a través de la ejecución del Proyecto de la Terminal de Buses, contribuyen en manera notoria, a elevar el desarrollo regional y urbano de Cochabamba.

Se reiteró que la Corporación de Desarrollo adquirió 115 hectáreas a la Empresa Nacional de Ferrocarriles. Para la ubicación de la Terminal de Buses, en los terrenos de la antigua estación del Ferrocarril, se tomó en cuenta factores de interrelación que deben existir con centros de actividad cotidiana, tales como el Mercado Central de Fresas, el aeropuerto "Jorge Wilsterman", la Estación de Ferrocarriles y otras indirectas con el área urbana.

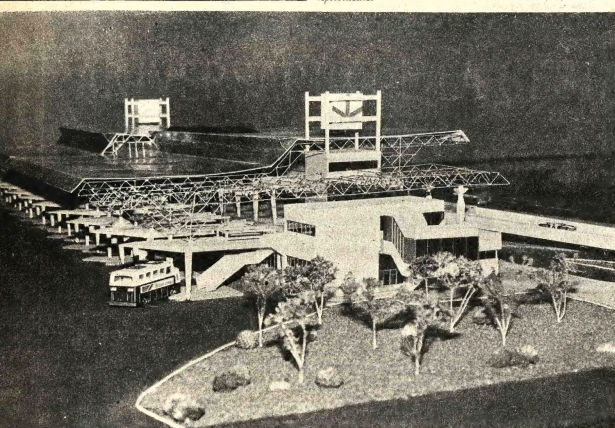
El propósito del Proyecto, es sobre todo, brindar un eficiente servicio a la comuni-

dad, evitando principalmente el congestionamiento vehicular.

Dentro de este cuadro de referencia, se realizaron estudios de flujos a nivel interdepartamental e interprovincial y urbano, las bondades establecidos diversas alternativas de acceso y recorridos de buses, por vías que soporten el incremento de la circulación de vehículos en años posteriores al previsto.

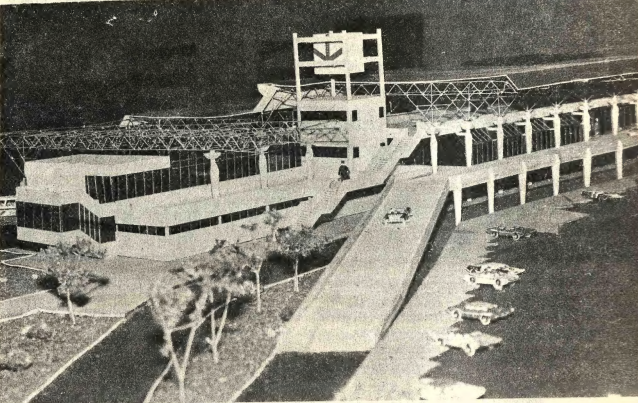
El edificio de la Terminal de Buses contará con 22 módulos, para la atención de las operaciones de salida y llegada de buses, oficinas para las distintas empresas de transporte de pasajeros que, en calce de arrendatarios, atenderán a los pasajeros; dos salas de espera, restaurantes, locales comerciales, lugares de embarque y desembarque de pasajeros, facilidades para la carga y descarga de equipajes, recepción de encomiendas, correos, administración, parques y recorridos, áreas verdes, etc. Todas estas instalaciones han sido dimensionadas en base a estudios estadísticos y con previsión a un futuro crecimiento de la población.

Se afirma que la Terminal de Buses cubrirá las demandas existentes, hasta el año 1990, a partir del cual será necesario incrementar la frecuencia de los servicios al día, se lo haga que la Terminal se utilice como un centro de tránsito, para el efecto, se hará imprescindible la regulación del sistema de transporte de pasajeros, por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.



**COMPLETA.** Además de líneas arquitectónicas modernas, el proyecto de la terminal de buses

ofrece todas las comodidades para satisfacer las necesidades del usuario más exigente.



**MAQUETA.** La maqueta de la terminal de buses puede dar una idea bastante clara de la amplitud que tendrá la edificación, cuando esta sea con-

cretada. Se han previsto zonas de salida para los vehículos que se dirigen a otros distritos así como también para los que van a las provincias.

# BANK OF AMERICA

**PRESENTA SU SALUDO DE HOMENAJE AL PUEBLO DE COCHABAMBA EN EL CLXIX ANIVERSARIO DE LA GESTA PATRIOTICA DEL 14 DE SEPTIEMBRE DE 1810.**

**COCHABAMBA, 14 DE SEPTIEMBRE 1979**

## Editorial "Los Amigos del Libro"

CASILLA 450 COCHABAMBA

### SALUDA A COCHABAMBA

#### COLECCION "BIBLIOTECA IV CENTENARIO"

Aguirre N. Juan de la Rosa (Incluye análisis e interpretación)

Cárdenas M. Descripciones Botánicas, Amendades Biológicas

Cossio S.H. La Poesía en Cochabamba

Quiza M.P. La Tradición en Cochabamba

Guzmán A.H. La Realidad Social de Cochabamba

Huénike T. La Laguna H-3

Lara J. Su Obra en los Andes y la Selva Boliviana

Man Céspedes Inkallata-Inkarakay

Obitales A. Obras Completas

Rojas C. Obras

Viedma F. Antes que el olvido... el olvido

Viscarra E. Descripción geográfica y estadística de la provincia de Santa Cruz de la Sierra

Apuntes para la historia de Cochabamba

#### COLECCION "LITERATURA DE HOY"

Guano Maldito Más Allá del Horizonte

Baliwán C.R. Pensando en Voz Alta

Baptista F. Las Campanas de Jerusalem

Cárdenas R.A. Las Víctimas

Boero R.H. La Telaraña

Crespo R. La Isla de José Miguel

Díez de Medina F. Cuadernos de Viaje

Díez de Medina F. El Atlante y la Reina de Sarnos

Díez de Medina F. El Buscador de Dios

Díez de Medina F. El Guerrillero y la Luna

Díez de Medina F. Mateo Montemayor

Díez de Medina F. La Teogonía Andina

Feliman V.J. Prohibido ser Feliz

#### COLECCION "BIBLIOTECA POPULAR"

Añello F. Geografía física de Bolivia

Bedragal V. Bajo el Oscuro Sol

Boero H. Bolivia Mágica (3a. Edición)

Costa R.A. Tierras Hechizadas

Díez de Medina F. La Laguna H-3

Guzmán A. El General del Pueblo

#### COLECCION "CIENCIA Y TECNICA"

Bernandez J. Tema: El Petróleo

Romero L.R. Algodón en Bolivia

Velasco R. Laboreo y Explotación Mineral

#### COLECCION "BIOGRAFIAS BOLIVIANAS"

Adams B. Eloy Quiroga, el Obrero que desafío su mundo

Baptista M. Yo fui el Orgullo (Franz Tamayo)

Bedoya M. Manuel Victoria García Lanza

Díez de Medina F. El General del Pueblo (Barrientos) (Emp.)

Harwood C. Vicente Pazos Kanki

Lara J. Guerrillero Inti

Obitales E. Los Maestros (Ricardo Palma y Gabriel René Moreno)

Roca J.J. Casimiro Olañeta

Rodriguez R.J. Don Julio (Retrato de un médico y político en los años Cruciales de la turbulenta Bolivia (1843-1926))

Sanabria F. Apaqauqui Tumpa (Ultimo Caudillo - Chiriqui Schmidt (Un Alemán en la Conquista))

Sanabria F. Ulrico Schmidt (Un Alemán en la Conquista)

**COCHABAMBA** Av. de Las Heronias 3712 Teléfono 2-2920 **LA PAZ** Mercado 1315 Teléf. 20742 **SANTA CRUZ** René Moreno 28 Teléf. 27937 **ORURO** Junin Esq 6 de Octubre Teléf. 52038 **TARIJA** Av. Domingo Paz 851

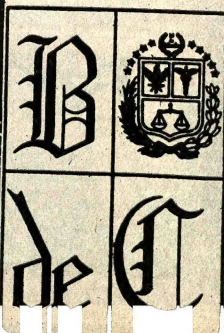


**Al conmemorarse un aniversario más  
de la gloriosa gesta cochabambina,  
reiteramos nuestro inquebrantable  
propósito de coadyuvar en su progreso.**



**Hoy inauguramos en la ciudad de La Paz  
nuestra Oficina Ejecutiva Nacional.**

**1810 - 14 de septiembre - 1979**



**BANCO DE  
COCHABAMBA**



El proyecto central industrial para el Chapare i sin duda alguna la Planta hidrotérmica de Forrajes, a cuya implementación inmediata la Corporación Nacional de Desarrollo ha tomado caminos de acción: por la elaboración, a nivel de factibilidad, del proyecto de producción e industrialización (orrajos) que se lo realiza en conjunto con la OEA y el Instituto de Colonización, como el Proyecto-Chapare.

perencias ya realizadas, tanto por investigaciones privadas así como por el IBTA, son muy positivas.

Los agricultores, actualmente, cultivan algunas forrajes como el cuco, con buenos resultados. La otra acción tomada se refiere a los trámites ante la Secretaría de Integración, a fin de obtener apoyo económico y técnico, mediante la Sub-Región Andina, para encatar dicho proyecto.

Se dijo que CORDECO impulsará este proyecto por su enorme importancia, tanto para los agricultores del Chapare como para los ganaderos, así como para la Industria Lechera de Cochabamba.

#### CULTIVO DEL TÉ

Visitamos otras zonas donde se ejecuta el proyecto del cultivo del té, con la colaboración de la Misión China. Actualmente, se cuenta con dos viveros y varios miles de reproductores los cuales, precisamente, se están transplantando en los terrenos de los colonizadores del Chimoré

y otras poblaciones, de acuerdo a un plan establecido.

La finalidad de este proyecto es llegar a la producción de unas 300 Has., con las cuales se sustituirá la importación del té extranjero.

Otra obra que actualmente está siendo ejecutada es la construcción de caminos al Beni. Para este objetivo, el ente de desarrollo ha dotado de un equipo básico que abre la senda, a partir del Isiboro-Sécure. Con este proyecto, se busca la integración con el Departamento del Beni y para su realización se requiere una buena inversión de recursos económicos.

Por otro lado, los proyectos de desarrollo específico para el Chapare-Tropical, además de los señalados anteriormente, son los siguientes: Proyecto de transferencia tecnológica y crédito agrícola, de clasificación y empaque de cítricos, de secadora y peladora de arroz, de deshidratación de plátano, yuca y forrajes, de construcción y mejoramiento de caminos secundarios, de agua potable y de medicina preventiva para comunidades campesinas, de electrificación, de mercados zonales agropecuarios.

Los anteriores proyectos, actualmente, se encuentran en etapa de elaboración al nivel de prefactibilidad y factibilidad y en los cuales participan básicamente instituciones como CORDECO, Colonización-MACA y la OEA. Sectorialmente, a nivel de sus áreas respectivas, también cooperan ENDE-ELFEC, Unidad Sanitaria y Servicio de Caminos. Se necesita una inversión de unos 20.000.000 de dólares y se recurrirá a canales de financiamiento externo e interno.

#### URBANIZACIÓN DE VILLA TUNARI

La urbanización de Villa Tunari es una preocupación



INTERES.- Los agricultores de Cochabamba miran con renovado interés cada uno de los programas que se experimentan en las vastas y fértiles regiones del Chapare.

En la foto puede apreciarse uno de los cultivos experimentales de piteiro.

#### Desarrollo del Chapare

## Posibilidad para todos los proyectos

Por Jorge Claros Lafuente

ROINDUSTRIAL

El Presidente de la institución de desarrollo, Cnl. Bernardino Zurita, en el recorrido que hicimos por esas zonas, decía que las posibilidades de proyecto de producción de piteiro, en base a muchas ex-



PROTECCION.- Los cultivos experimentales que se desarrollan en el Chapare son controlados en forma permanente, además, se hace una uti-

lización constante de insecticidas y fertilizantes, para lograr el máximo de rendimiento.

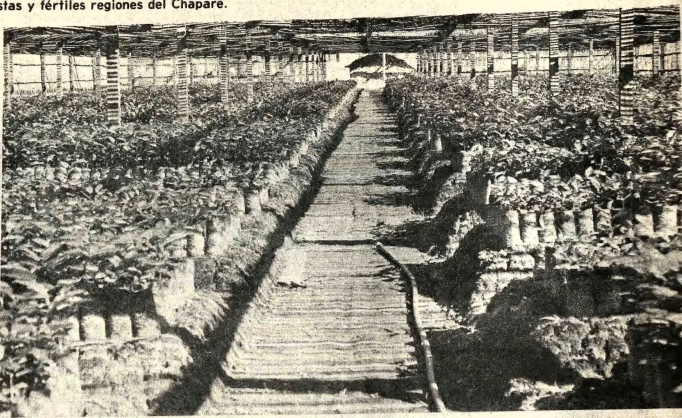
permanente de los pobladores de la región quienes expresaron su deseo de que CONEPLAN y CORDECO sean las instituciones que lleven adelante ese trabajo, tomando en cuenta que es la provincia del Chapare la que genera la energía eléctrica, no sólo para el Departamento de Cochabamba sino para todo el país.

Se conoce que la Facultad de Arquitectura de la Universidad Mayor de San Simón ha efectuado algunos estudios, pero, hasta la fecha, no se tiene un proyecto definido, que permita encarar en forma seria dicha urbanización.

El Cnl. Bernardino Zurita, espíritu dinámico y emprendedor de obras en beneficio de Cochabamba, expresó que su despacho considera de prioridad fundamental la electrificación del Chapare, por cuanto a través de este proyecto, se multiplicará la actividad productiva e industrial en aquella región.

Agregó que, precisamente se ha decidido una política a seguir que consiste primero en elaborar dicho proyecto y recurrir luego a financiamiento externo para su ejecución.

Actualmente, eso es lo que se está realizando en forma conjunta con INC-OEA y ENDE-ELFEC y es de esperar que el estudio estará concluido hasta fines del presente año.



TE EN EL CHAPARE.- Expertos de la Misión China cooperan a los agricultores del Chapare en los trabajos de estudio para el cultivo de té.

Trabajos similares tuvieron óptimos resultados en el Beni y La Paz.

# MIENTRAS EXISTA EL MAJESTUOSO PUEBLO DEL TUNARI, EXISTIRA EN NOSOTROS LOS BOLIVIANOS EL AMOR POR LA LIBERTAD

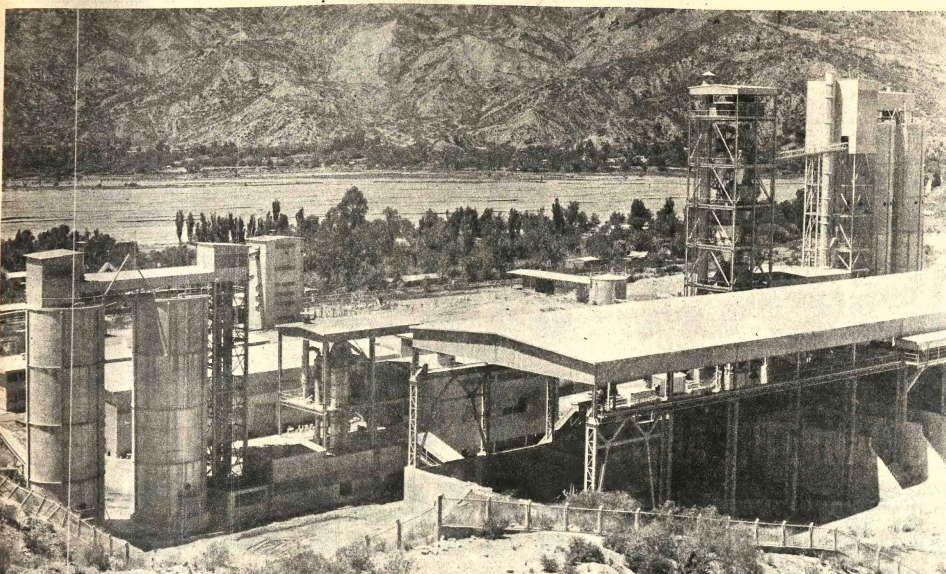


1810

1979

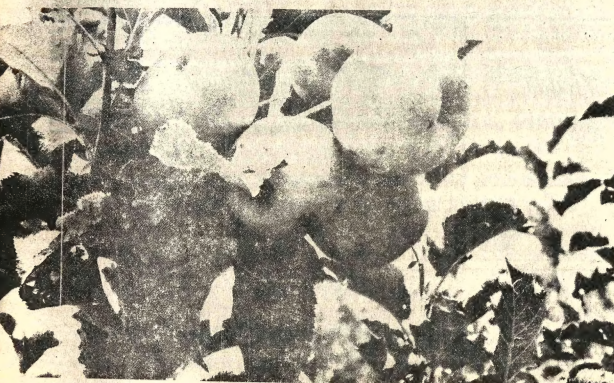
14 de Septiembre





COBOCE.- En la región de Irpa Irpa, se levanta la estructura de las instalaciones de la fábrica COBOCE. Luego de sortear muchas dificultades, puede considerarse una próspera industria, de

la que son propietarios gran parte de los cochabambinos que poseen acciones de la cooperativa.



APOYO.- El cultivo de manzanos se adapta en forma promisoría en los valles cochabambinos, se

requiere un plan de desarrollo, con créditos de fomento con intereses y plazos adecuados.

La fruticultura del departamento de Cochabamba, es una actividad antigua, como la llegada de los primeros colonizadores que se establecieron en este territorio, estos arraigaron, junto con los cereales, la cría de ganado. Pero debemos reconocer que los cultivos anuales tuvieron un rápido desarrollo, en cambio la fruticultura quedó limitada en su producción a muy pocas especies, muchas de éstas se adaptaron en forma selectiva en determinadas regiones, donde el ambiente era excesivamente favorable para su desarrollo, no necesitaba casi de la técnica para dar abundantes cosechas, tal cosa ha ocurrido con los vidales de Capinota, los durazneros del Valle Alto y los manzanos de Vinto.

Los huertos así establecidos fueron destruidos casi en su totalidad por los campesinos, durante el proceso de consolidación de tierras en el período de la Reforma Agraria, los que sobrevivieron fueron abandonados y en ellos proliferaron las plagas y enfermedades. Como consecuencia de la distribución de parcelas de

tierras en los valles de Cochabamba, durante el proceso de la Reforma Agraria, se ha entregado a los campesinos, casi en todos los casos, un "mini-fundio" improductivo; por esta razón, hace necesario buscar para el desarrollo campesino cultivos de alta rentabilidad, que eleven el ingreso económico de las parcelas, considerando a la fruticultura como una alternativa para el proceso de un desarrollo armónico.

La ausencia de una política financiera de crédito para el desarrollo de la fruticultura

incide sobre su crecimiento, a pesar de que en momento se nota una actitud favorable hacia esta actividad por parte de los campesinos.

La fruticultura más que ninguna otra rama de la explotación agrícola, está rodeada de numerosos y complejos problemas que reclaman la intervención del Estado, desde la producción hasta la comercialización, pasando por la supervisión técnica, el control fitosanitario, así mismo sobre las medidas de orden económico que tenga por finalidad proteger al productor y consumidor.

Considerando la necesidad de encarar el desarrollo de la fruticultura sobre bases racionales, se iniciaron a partir de 1950, los primeros trabajos de investigación frutal, en la

Estación Experimental de la Tamboorada, dependiente por entonces del Servicio Agrícola Interamericano, que tuvo la virtud de delinear estas actividades sobre bases reales. Posteriormente, teniendo en cuenta estas premisas, se creó en 1963 la Estación Experimental Frutícola de San Benito, dependiente en esa entonces del Ministerio de Economía, hoy Ministerio de Economía y Comercio, obra de gran aliento para el desarrollo de la fruticultura de climas templados y, posteriormente, con la creación de la Estación Experimental de Chiripiri, se estableció la infraestructura para la investigación y desarrollo frutícola de los trópicos.

Para la ejecución del programa frutal en el Departamento se ha dividido en 4 regiones de desarrollo, considerando sus formaciones ecológicas, distribuyendo en estas las especies de frutales más importantes, para enfocar la investigación y el desarrollo de la fruticultura, siendo éstas las siguientes:

1.- Región del Chapare.- Se ha considerado en esta región la Formación Chapare, en esta zona se dará preferencia al desarrollo de los cultivos de bananos, cítricos, papaya, piña y maracuyá.

2.- Región de los Valles.- La región de los valles se ha dividido en 4 sub-regiones, teniendo en cuenta su formación ecológica y su influencia geoeconómica, siendo éstas:

a) Sub-región Valle Mizque.- Comprende los valles que se encuentran en estas provincias, las especies prioritarias a desarrollar serán los cultivos de vidales, olivos, ciruela y papa.

En esta sub-región se involucra los valles de las provincias de Araní, Punata, Jordán, Esteban Arce, las especies de frutales que deben considerarse para su desarrollo son: duraznero, manzano, ciruela, damasco.

3.- Sub-región Valle Central.- Comprende esta sub-región las provincias de Cercado, parte de Quillacollo y Chapare, que se extiende desde la represa de la Angostura, el valle de Sacaba, hasta la locali-

La Cooperativa Boliviana de Cereales de Irpa Irpa, en la provincia Capinota de Cochabamba, es la muestra más positiva de lo que puede el cooperativismo y el saldo alentador para emprender otras obras similares dentro de este movimiento.

El cooperativismo, como rama del saber humano y un adecuado sistema de vida, se apoya en fundamentos ideológicos que, al propio tiempo de servir de base, determinan el rumbo de. En el cooperativismo se releva a la persona humana, se contempla su dignidad, su libertad y su solidaridad.

Este movimiento, iniciado en Alemania, llegó a Bolivia por obra de los religiosos de la Orden Marínoll y es concretamente el Rvdo. David Mclellan, quien dicta una serie de conferencias sobre cooperativismo para los feligreses de la Parroquia Santa Ana de Cala Cala, como corolario se organizó la primera Cooperativa de Ahorro y Crédito en Cochabamba.

Las primeras cooperativas de ahorro y crédito aparecieron en este tiempo. Sin embargo, muy pronto fue ganando terreno, hasta llegar a la presente época donde se advierte su crecimiento y su potencialidad dinámica, en base al análisis y adecuación histórica que representa para este tipo de movimiento las piedras angulares. Esto es la industrialización con participación y sus sectores más desposeídos.

Pese a todas las trabas puestas internacional o fortuitamente en el camino de COBOCE, hoy, esta industria representa los intereses de 35.000 familias bolivianas. Su carácter de industria básica y elemental lleva consigo una infinidad de efectos de multiplicación en la actividad económica del país como ser: la creación de nuevas industrias, derivadas que crean nuevas fuentes de trabajo; la participación de obras como ser: comunicación, camineros, ferrea, construcciones etc., significan palmariamente el resultado de un trabajo de clara conciencia en el campo del cooperativismo.

YANAPANAKU. UN SEGUNDO ESTABLECIMIENTO COOPERATIVO INDUSTRIAL. Realizada la Cooperativa Boliviana de Ahorro y Crédito, la primera inquietud de los pa-

La idea de organizar empresas cooperativas que se ocupen de industrializar y comercializar la producción agrícola de la zona de los

## La fábrica COBOCE

# Ejemplo positivo de cooperativa industrial

Por Carlos Dalence Loayza

Yungas, ha ido tomando cuerpo en el seno del movimiento cooperativo, bajo las auspicios de la Cooperativa de Ahorro y Crédito "San Bartolomé de Chulumani".

Como producto de inquietud se organizó una denominada Cooperativa Industrial Yungueña. Producción yugueña. Fomento Agrícola que ser de modelo a otras similares se formarán en Cochabamba y otros sectores rurales del país. Entre los fines que persiguen con estas nuevas cooperativas de producción agrícola, se pueden mencionar el establecer un organismo de cooperación socio-económica entre los agricultores, con finalidad de robustecer puntos flacos de nuestra Reforma Agraria, mantener un aprovechamiento integral de la producción.

Creación de nuevas fuentes de trabajo, utilizando modernas técnicas de elaboración, transformación y preparación de los productos, para ser eficientes comercializadores de los mismos, sea en el mercado interno o externo, para vigorizar económicamente una inversión de carácter progresista.

El cooperativismo, nació debilmente en Cochabamba, tomó cuerpo y ahora muestra de gran robustez COBOCE. YANAPANAKU muy pronto con las Cooperativas Agrícolas de los valles de Cochabamba como La Paz.

Cochabamba fue la base donde se extendió el cooperativismo que tanto ayuda al pueblo boliviano.

## Aprovechar el suelo fértil

# La fruticultura abre nuevas perspectivas

Por: Ing. Juan C. Rodríguez Iriarte

## FERIA INTERNACIONAL DE COCHABAMBA

Como esfuerzo conjunto de la Municipalidad, empresa privada y pública, instituciones cívicas y medios de comunicación, rinde fervoroso homenaje a la gesta heroica del 14 de Septiembre de 1810, y saluda al gran pueblo cochabambino a nombre de los expositores nacionales y extranjeros que se darán cita a partir del 6 de octubre en la 4ª. Feria Internacional.

LOS ESPERAMOS EN

La Feria del valle  
octubre - 6 al 21 '79



AGROINDUSTRIA.- A la par del desarrollo de la fruticultura, debe promoverse la agroindustria; la papaya debe ocupar un lugar prioritario en los trabajos de programación.



# cinco años consecutivos premiaron nuestro esfuerzo

gracias.

Fuimos  
galardonados  
con el  
**CERTIFICADO  
POR  
EXCELENCIA**

Máxima distinción  
otorgada por  
**FORD MOTOR  
COMPANY.**

*Nuestra empresa prestigia al país*



**GALINDO Y CIA.**  
*Cochabamba*







Chabamba se ha visto  
ida en un importante  
generador de energía  
a, tanto para este dis-  
mo para todo el país.  
técnicos de la Empresa  
al de Electricidad in-  
que inició sus  
iones en el año 1967, con  
ta en servicio de la  
l. Hidroeléctrica de  
con 27.000 Kw. de  
dad instalada, la ener-  
de la línea de trans-  
en 115 Kv, desde Corani  
Catavi, atendiendo las  
dades de Cochabamba,  
arte de Oruro y el área  
minera de COMIBOL,  
y muchas obras en  
en, como la principal, po-  
señalar el proyecto de  
ción de las plantas hi-  
dras de Corani y Santa  
y, en la ciudad, la ac-  
ción del nuevo edificio  
DE, que será inaugurado  
mente mes, en ocasión de  
re el nuevo aniversario  
de Cochabamba.

ACION

mentada ampliación  
nde la instalación de dos  
generadoras en Corani  
de Santa Isabel, con un to-  
45.000 Kw adicionales,  
alidad es la de ampliar  
omplejidades de energía  
sistema central y Sur,  
el consumo de la  
s de La Paz, Cocha-  
Oruro, Potosí y Sucre,  
y de las áreas in-  
es de estas ciudades y  
estritos mineros es-  
dos en estos depar-  
s. Inversión total estimada  
a 22.748.625 dólares, que  
onden en un préstamo del  
5.371.972 dólares, del  
Mundial de 4.249.195

dólares y una inversión de  
fondos de ENDE, equivalente a  
8.947.458 dólares.

La tercera unidad en Corani  
entrará en funcionamiento en  
noviembre y la cuarta en  
diciembre de este año, con un  
incremento de 27.000 Kw. y la  
unidad de Santa Isabel entrará  
en operación el primer semestre  
de 1980, con un incremento de  
18.000 Kw.

PROYECTOS

ENDE es el principal ac-  
cionista de la Empresa de Luz y  
Fuerza Eléctrica Cochabamba  
y, fuera del aporte de capital  
que se ha transferido en pre-  
sente, tiene recursos de créditos  
internacionales otorgados a esa  
institución, para que se atiendan  
obras de ampliación del sistema  
a fin de satisfacer el crecimiento  
de la demanda en Cochabamba.

La posibilidad de contar con  
energía suficiente en esta ciudad  
ha permitido que se instalen  
numerosas industrias y que se  
considere el área de Cocha-  
bamba para proyectos in-  
dustriales de gran importancia,  
nacional, tales como la industria  
automotriz y el proyecto si-  
derúrgico de Changolla.

Por otra parte, ENDE,  
como administradora de los  
fondos para Electrificación  
Rural y con la participación de  
la Empresa de Luz y Fuerza  
Eléctrica Cochabamba, ha  
concluido el proyecto, primero  
en su género, en Cochabamba,  
con una inversión total de  
5.317.000 dólares.

Los proyectos en los que se  
encuentra trabajando ENDE,  
son los que tienden a cumplir las  
previsiones del Plan Nacional de  
Electrificación y básicamente  
a incrementar la generación y  
transmisión, hasta el año 2.000 y  
este plan es revisado y ac-  
tualizado periódicamente y fue  
el resultado del estudio de mas  
de 30 alternativas, habiéndose  
diseñado 13 esquemas que  
cubrían las necesidades de  
energía.

Se indicó que un primer  
grupo de proyectos de  
utilización múltiple del agua  
son: Proyecto San Jacinto, para  
el riego de 4.500 hectáreas y una  
potencia eléctrica de 5.000 Kw.,  
en el Departamento de Tarija;  
proyecto ICLA, riego de 66.000  
hectáreas y potencia eléctrica  
de 96.000 Kw., entre los  
departamentos de Chuquisaca  
y Potosí; proyecto Rositas,  
riego de 165.150 hectáreas,  
regulación de caudal y potencia  
eléctrica de 400.000 Kw., en el  
Departamento de Santa Cruz,  
Proyecto Misicuni, riego de  
18.000 hectáreas, agua potable y  
potencia eléctrica de 100.000  
Kw, en Cochabamba.

Lo interesante es conocer  
los proyectos en ejecución y son:  
ampliación de la planta térmica  
de Sucre, mediante el traslado  
de cuatro grupos electrógenos a  
gas natural o diesel, con un  
incremento de potencia de  
13.200.

Otra obra de importancia,  
en actual ejecución, es la am-  
pliación de las plantas de Corani  
y Santa Isabel, indicada an-  
teriormente. La interconexión  
de los sistemas central-Sur, me-  
diante la construcción de 484  
km de línea de transmisión en  
Cochabamba, Oruro, Catavi,  
Potosí y Puntumata, es-  
timándose su conclusión en el  
segundo semestre de 1980. La  
línea Montero-Buena Vista, que  
significa la construcción de 52  
km de línea de transmisión,  
para alimentar el área rural de  
Santa Cruz, cuya conclusión  
será para septiembre del  
presente año. La ampliación de  
la planta térmica de Tarija con  
la instalación de dos motores  
diesel de 1.500 kw. cada uno, en  
período de pruebas ac-  
tualmente. Otros trabajos son  
elevación de la presa Corani y  
desviación del río Málaga, in-  
terconexión de los sistemas  
central-norte, línea Puntumata-  
Telamayo, cuarta turbina a gas  
en Santa Cruz, línea La Paz-  
Yungas, planta termoeléctrica  
de Villamontes, central ter-  
moeléctrica de Camargo.

En unos días más, se  
inaugurará el nuevo edificio de  
ENDE en esta capital, formado  
por tres bloques de dos plantas,  
con 4.300 metros cuadrados de  
superficie cubierta y que necesi-  
tó la inversión de unos 200.000  
dólares.

Hace poco, el 4 de agosto  
pasado, se hizo un corte total de  
energía en esta capital, con  
buenos resultados, para realizar  
la conexión entre la nueva  
tubería y la tubería en servicio.  
Este trabajo sirvió para la  
inspección del túnel y la cámara  
de equilibrio, reparación del  
canal de descarga en Corani,  
tendido de conductores en la  
zona Vinto-Catavi, reparación  
del conductor de la línea  
Arocas-Catavi, mantenimiento  
general en la subestación  
Bolivar.

Tal como se indicó en líneas  
arriba, esas nuevas unidades,  
que se están instalando en  
Corani, entrarán en operación  
en noviembre y diciembre de  
este año de 1979 con una capa-  
cidad adicional de 27.000 kw, lo  
que significa que la Planta de  
Corani generará 54.000 Kw.

ELECTRIFICACION RURAL  
EN COCHABAMBA

Se expresó que, en los  
proyectos de electrificación  
rural, ENDE actúa como or-  
ganismo administrador y se han  
realizado dos fases de esta obra  
que está en ejecución en los  
departamentos de Cochabamba,  
Santa Cruz, La Paz, Potosí,  
Chuquisaca y Tarija que  
suministrará energía a 40.000  
familias campesinas, es decir,  
cerca de 200.000 pobladores, con  
una inversión total de 31.131.000  
dólares.

El proyecto de Cocha-  
bamba que sirve a cerca de  
50.000 pobladores rurales, entró  
en servicio el 15 de mayo, tras  
tantos sistemas lo harán en el

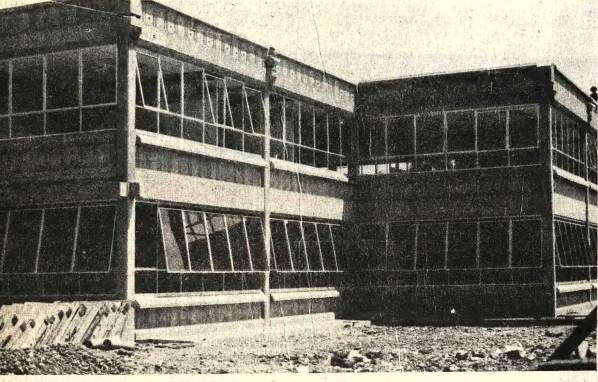
presente año, hasta el tercer  
trimestre de 1980.  
ENDE, en estrecha  
cooperación con la Empresa de  
Luz y Fuerza Eléctrica Cocha-  
bamba, llevará adelante la  
tercera fase de la electrificación  
rural que comprende, para este  
Departamento, la com-  
pletación de obras en los  
valles alto, bajo y de Sacaba,  
la electrificación del Chapare y la  
línea de transmisión de Santa  
Isabel y Villa Tunari, también  
en la provincia de Chapare. De  
este modo, ese beneficio llegará  
a esas tierras tropicales para el  
desarrollo regional.

El alcance del proyecto  
comprende la complementación  
de obras en el valle, la cons-  
trucción de 97 km. de línea de  
alta tensión, 124 Km de líneas de  
baja tensión, instalación de 71  
transformadores y una in-  
versión estimada de 28.000.000  
pesos bolivianos. Para la  
electrificación del Chapare,  
significa la construcción de 71  
km de línea de alta tensión, 84  
km de líneas de baja tensión, 84  
transformadores y una inversión  
de 20.000.000 de pesos bolivianos.  
Se proyecta servir a 2.807 usuarios  
en el valle, 1.810 en el Chapare  
y lo que es lo mismo, a unos  
23.000 pobladores de la región.  
La línea de 69.000 voltios, de  
Santa Isabel a Villa Tunari, en  
una distancia de 65 km, que será  
construida por ENDE, servirá  
para alimentar los sistemas  
rurales en la zona del Chapare,  
teniendo la capacidad adecuada  
para atender cargas in-  
dustriales y la inversión al-  
canzará a unos 40.000.000 pesos  
bolivianos.

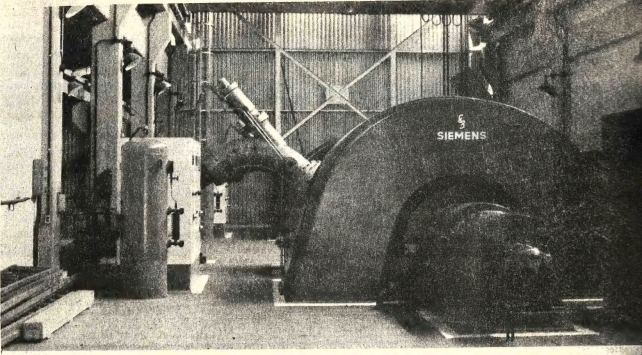
Para la ejecución de esta  
obra de electrificación en el  
Chapare, se está financiando  
ante el BID y se espera la in-  
mediata ayuda del actual  
Gobierno, para que sea una  
realidad ese sueño de los cocha-  
bambinos, especialmente de los  
pobladores del Chapare.



AMPLIACION.- Mientras en la planta de Corani se instalan los  
nuevos equipos generadores, se tiende también una nueva tu-  
bería, para captar mayor fuerza hídrica que será transformada  
en energía.



Por Jorge Claros Lafuente



TURBINAS.- Está a punto de concluir, en la planta  
de Corani, la instalación de inmensas turbinas que

fueron traídas desde Alemania para ampliar la  
capacidad de producción de electricidad.

CINAS.- La ampliación de los servicios de la  
Empresa Nacional de Electrificación hace ne-  
cesario contar también con mejores oficinas, este

es el nuevo edificio que se construye en Cochaba-  
mba para la atención de estos requerimientos.

# CORPORACION REGIONAL DE DESARROLLO DE COCHABAMBA

## HOMENAJE A LA GESTA SEPTIEMBRE

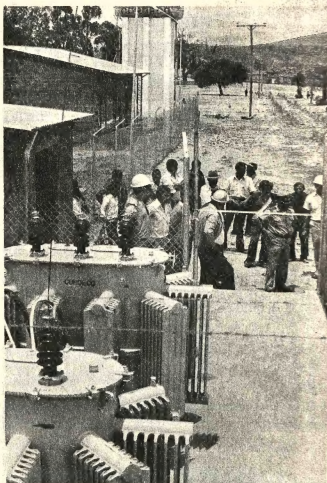
En oportunidad de celebrarse el 169 ani-  
versario de la gesta septembrina, la Corporación Re-  
gional de Desarrollo de Cochabamba rinde su re-  
conocido homenaje a los forjadores de nuestra na-  
cionalidad; a quienes con mística y fé en los mejores  
destinos de la Patria sacrificaron sus vidas por  
ideales superiores.

Hoy, el Ente regional de desarrollo a tiempo de  
exaltar nuestro glorioso pasado histórico, al igual

que los próceres de la independencia, mira con es-  
peranza y optimismo el futuro y es consciente de que  
el Desarrollo debe traducirse en una acción positiva  
para desterrar y arrancar de nuestra región los  
prejuicios tradicionales inhibitorios y crear nuevas y  
cada vez más poderosas energías productoras.

En Septiembre y bajo su brillante sol, el mejor  
compromiso que podemos ofrecer es el de la acción y  
el trabajo, para hacer de Cochabamba el Polo Cen-  
tral de Desarrollo del país. Nuestro homenaje a la  
efemérides Departamental se traduce en vocación de  
servicios y acción, de hacer más por nuestra Región,  
en servir y ejecutar, en promocionar efectiva y ra-  
cionalmente el desarrollo socio-económico; y en  
responder en positivo a los requerimientos del de-  
sarrollo regional.

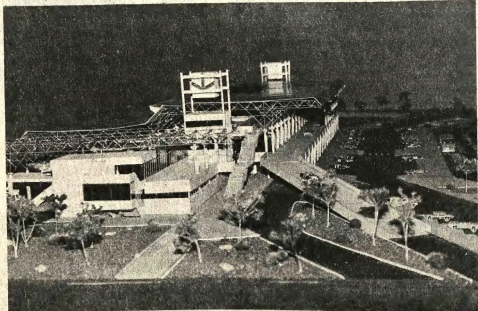
Cnl. DIM Bernardino Zurita A.  
PRESIDENTE



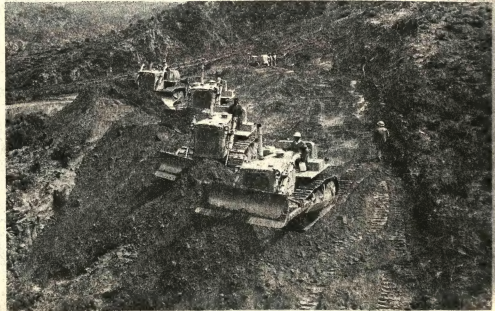
PARQUE INDUSTRIAL



PROGRAMA DE DESARROLLO RURAL INTEGRADO



TERMINAL DE BUSES



VINCULACION CAMINERA





EN PELIGRO.- La ciudad de Cochabamba, cuyo crecimiento es constante, se encuentra en permanente peligro, durante las operaciones de descolaje y aterrizaje de las grandes

naves que operan en el aeropuerto "Jorge Wilsterman", que forzosamente deben sobrevolarla.



MODERNIZACION.- A la satisfacción que se siente en todo el país cada vez que el Lloyd Aéreo Boliviano moderniza su flota, con naves más potentes, se suma también la preo-

cupación por los peligros que ello encierra para la ciudad del valle.

Desde que Cochabamba se convirtió en base central de operaciones de la única empresa de transporte de pasajeros, el Lloyd Aéreo Boliviano, su aeropuerto, en los primeros años, era más representativo, llegando a contar con la primera pista de aterrizaje asfaltada así como el primer con iluminación para efectuar operaciones nocturnas. Hubo un tiempo en que el aeropuerto contaba con tres pistas asfaltadas: la 04-22, la 13-31 y la 09-27, ésta última la más corta, era escasamente de 800 metros; pero, para el tipo de aviones que en ese entonces operaban, servían como pistas auxiliares, cuando los aterrizajes y descolajes, por la dirección y velocidad del viento, así lo exigían. Los aviones de antaño, por lo pequeños que eran, estaban muy influenciados en sus operaciones por el viento, lo cual explicaba la existencia de esas 3 pistas.

Actualmente, la única pista que queda es la 04-22, que ha sido ya tres veces remodelada y la última vez aumentada en longitud de 1.800 a 2.500 mts., abarcando desde la Av. Gerardo Killman hasta el borde noreste del Río Tambora, no teniendo ya más como alarjarse, a menos que se haga un puente sobre dicho río y aproximarse a las serranías que están al sur. De hacerse esa obra, operativamente, no libra a la ciudad de hacerse los descolajes hacia ella, subsistiendo el mismo peligro, ruido etc. etc. Esta pista, con sus 2.500 mts. de largo, para el tipo de aviones que actualmente operan, es apenas lo mínimo, teniendo por lo tanto, las operaciones hasta alguna restricción, especialmente las nocturnas el descolaje y aterrizaje tienen que ser, irremediablemente, hacia o desde la ciudad.

El auge del transporte ha hecho que el Lloyd Aéreo Boliviano tome la delantera a la infraestructura, puesto que los aviones con los que actualmente opera, exigen de mayor resistencia, con longitudes que se acomoden a estos aviones.

La última vez que se reparó la pista fue el año 1971, habiendo sido diseñada sólo para aviones 727-100, con resistencia hasta 130.000 libras, pero desde casi un año atrás, están operando los 727-200, que ha resultado el avión más crítico con 145.000 libras de peso bruto, lo que naturalmente está contribuyendo al deterioro acelerado de la pista asfáltica, deterioro ya visible, porque puede comprometer la base del asfalto, si el resellado no se hace a la brevedad posible.

Este recapamiento o resellado ya fue presupuestado por AASANA este año. El trabajo que consistirá en una adición de tres pulgadas de concreto asfáltico, que aumentará su resistencia hasta 160.000 libras, con lo cual ya estará dentro de lo que corresponde a aviones 727-200, que son los que en mayor grado están contribuyendo al deterioro de la pista, que también, por el tiempo de uso, casi está en el límite del tiempo garantizado de su utilización.

#### AMPLIACIONES DEL AEROPUERTO

El resultado que se efectuaría a la pista existente es para darle más resistencia y prolongar la vida útil, hasta mientras una efectiva ampliación tan controvertida, que existe en la construcción de otra faja de orientación este-oeste, proyecto que está a cargo de la consultora Greiner Engineering - Johnson Selaya, sería de 3.600 mts. de longitud, con resistencia por encima de las 250.000 libras, apta hasta para aviones con fuselaje ancho, como los que el Lloyd Aéreo Boliviano tiene programado adquirir.

Naturalmente, la ampliación contempla la construcción de otra terminal, que brinde las comodidades, conforme al incremento esperado en el transporte de pasajeros en aviones cada vez de mayor capacidad.

Esta ampliación no es posible sino se hace en la orientación de pista ya indicada, que en su extremo este limita con la Av. Panamericana, que es prolongación al sur de la Estación Arce y al oeste hasta la ribera del río Rocha.

Se sabe, en principio, que el Proyecto de ampliación tomaría 180 Hts. de terreno, aproximadamente, 95 Hts. en la zona de Champarracho y las restantes 85 Hts. en la Maica.

La necesidad de contar con esta pista es cosa que se discute desde hace por lo menos cinco años; de verdad esta pista ya era una necesidad que debía haberse hecho antes que el resellado efectuado en 1971, época en que llegó el primer 727-100.

Hasta antes de febrero del año pasado, los campesinos del lugar, anidados por un ciudadano, que más parece enemigo de este campañario, muy obstinadamente, se empeñaron en hacer fracasar esta sentida necesidad, señalando de que las 85 Hts. de la Maica, comprendidas en la ampliación producen tanta leche, sin ser lugar explotado íntegramente en lechería, que perjudicaría a P.L., determinando también perjuicios en el abastecimiento de hortalizas, productos agrícolas para los mercados de la capital, argumento muy rebatido. La resistencia que

presentan los campesinos de la Maica, a la ampliación del aeropuerto, ha sido explotada por los políticos en las dos últimas elecciones, con ofrecimientos de que el nuevo aeropuerto se haría en Santa Lucía.

Al presente la opinión de primer es la ampliación del aeropuerto Jorge Wilsterman, ha ganado terreno en la generalidad de la opinión pública, puesto que en la última Mesa Redonda, organizada por JUNCO, con la intervención de todas las Entidades Civiles, se ha visto que no hay otra forma de solución para que Cochabamba no quede marginada del servicio de transporte aéreo, sólo quedan tercamente obstinados los directamente afectados como propietarios de esos terrenos.

En la Maica, existen unos 20 propietarios que aun tienen entre una a cinco Hts., que son los más reuentes a comprender que tienen que ceder a las necesidades de la ciudad, el resto de propietarios son mayormente de lotes es decir, ya la Maica está bien parcelada, que más podría darse que es para viviendas, de donde resulta más que exageración el que se diga que allí existen 3.000 vacas.

Las autoridades últimamente nombradas han tomado el mayor interés para que la ampliación tenga que hacerse no bien el Proyecto, ya aprobado, sea entregado para que se haga su financiamiento y construcción, ya que no se puede seguir operando en la pista que actualmente existe, por las limitaciones y el consiguiente riesgo que entrañan las operaciones con máquinas de gran potencia.

De concretarse este proyecto, hasta fin de este año, en todo caso, los trámites de su financiamiento y construcción demandarían cuatro años, de manera que hasta entonces, Cochabamba, seguirá siendo servida por la pista de 2.500 mts. de longitud, cuyo resellado se pide de la mayor urgencia.

El pasado año, se firmó un Convenio, con intervención de los Ministros de Transportes y Finanzas y los pobladores de la zona, con intervención de la Prefectura, el que los campesinos aceptan recibir como recompensa el valor real

de sus propiedades o permutas por otros terrenos, pero los ofrecimientos políticos perjudicaron las tratativas.

Se estima que la ampliación costará alrededor de \$us. 60 millones, de los cuales más de 10 millones de dólares son para expropiar los terrenos.

#### AEROPUERTO DE SANTA LUCIA

El Proyecto de Santa Lucía es más ambicioso, ya que la reservación de tierras comprende 4.000 Hts., pero de éste total, se reducirá a 1.500 Hts., para dar cabida a un complejo aeroportuario, con todos los servicios. En las 1.500 Hts., como mínimo, se involucrarían más propietarios que en las 180 Hts. necesarias para la ampliación del actual aeropuerto, si bien los terrenos costarían mucho menos.

La expropiación de terrenos para la construcción de aeropuerto, la desaparición de dos pueblos que, con capilla y cementerio, tendrían que convertirse en aeropuerto.

Para el Proyecto Santa Lucía, habrá que considerar, desde un buen comienzo, el acceso diferente a la existente en la actualidad, considerando servicios de agua potable, alcantarillado con su respectiva planta de tratamiento de aguas servidas, para echar estas en la represa de La Angostura; luz eléctrica, comunicaciones, etc., etc., que con los estudios de prefactibilidad, diseño y construcción, fácilmente puede pasar de los 250 millones de dólares, que muy difícilmente podrían ser financiados, ya que la rentabilidad que podría tener este aeropuerto está muy lejos de justificar una inversión de esa magnitud. Además, probablemente, ni el propio Estado estaría en condiciones de aceptar fácilmente y mucho menos los cochabambinos, porque con una inversión de esta naturaleza, lógicamente, el Proyecto Musimuni tendría prioridad.

Según los entendidos, la ampliación del aeropuerto actual servirá a Cochabamba por más de 15 años; y, recién pasado este tiempo, tal vez se piense en Santa Lucía y es posible en ese tiempo las futuras aeronaves ya no requieran de pistas amplias.

## MENSAJE AL PUEBLO DE COCHABAMBA



Ing. Carlos Cosío Montaño  
ALCALDE MUNICIPAL

La conmemoración del CLXIX aniversario de la gesta revolucionaria del 14 de Septiembre de 1810, encuentra a la ciudad y al Departamento de Cochabamba, atravesando una etapa crucial de su destino, y confrontando una serie de problemas que afectan su progreso y engrandecimiento.

En tal emergencia, la H. Alcaldía Municipal de esta inclita capital invoca, al conjuero de los grandes movimientos insurgentes del pasado, en los que asumieron relevante papel los patriotas vallunos, a la ciudadanía cochabambina, para que sin diferidos de ninguna especie, conjugue y unifique sus esfuerzos en la ejecución de los planes y proyectos de desarrollo urbano y departamental, que requieren, hoy más que nunca, de la activa participación de todos los que de una u otra manera, se hallan comprometidos con el destino de esta ciudad, merecedora por mil títulos, de un venturoso porvenir.

La H. Alcaldía Municipal se enorgullece de las glorias del pasado que cobraron substancia histórica en las jornadas septembrinas de 1810 y en el sacrificio de las Heroínas de la Coronilla de San Sebastián; se siente también identificada con los requerimientos y anhelos de su pueblo, para cuya materialización brindará toda su voluntad ejecutiva, esperando, asimismo, se hagan efectivos los ofrecimientos del Supremo Gobierno Constitucional a fin de posibilitar, a corto plazo, la recuperación económica-social de la ciudad y el Departamento de Cochabamba.

Gloria a la Revolución del 14 de Septiembre de 1810.

Gloria a los grandes forjadores de la Independencia Nacional

Cochabamba, 14 de septiembre de 1979

Ing. Carlos Cosío Montaño  
ALCALDE MUNICIPAL

**Cochabamba**  
Una tierra para amar.  
Una tradición para el orgullo y la admiración

**a Cochabamba**  
que cobija nuestro  
esfuerzo de cada día  
nuestro más cálido  
saludo en su día

**Manaco**  
SIMBOLO DE CALIDAD



## Saneamiento básico

# SEMAPA trabaja con responsabilidad

Por Carlos Balence Loayza

Con una nueva estructura orgánica en la Gerencia Técnica de la Empresa, en la que se plantean renovados métodos de trabajo operativo y de mantenimiento de las diferentes secciones de servicio "SEMAPA" continúa llevando adelante sus grandes realizaciones y solucionando los graves problemas que dejó la empresa constructora Hartley, al abandonar las obras confiadas a su responsabilidad.

Con un presupuesto insuficiente por los recortes hechos por el Ministerio de Finanzas, durante el régimen anterior, de 104 millones de pesos, a sólo 29 millones y un público usuario reacio a poner al día sus cuentas atrasadas, por tarifas y derechos de conexión.

El Servicio de Agua Potable, Alcantarillado y Desagües Pluviales, continúa su labor constructiva, venciendo una serie de obstáculos que, como siempre, en nuestro país, se presentan a las obras de beneficio colectivo.

Pese a los ataques que se lanzaron contra SEMAPA, bueno es relevar el trabajo realizado por esta entidad y que podemos reducir así:

### AGUAS SUPERFICIALES

La División de Mantenimiento de Aguas, realizó la construcción de Cámaras de Válvulas y de aguas pluviales en la Avda. Blanco Galindo. Trabajos de mantenimiento en la quebrada Totapuro, limpieza de tanques y cámaras de carga, trabajos de mantenimiento en los canales de la Quebrada de Laguna Mayu.

### AGUAS SUBTERRANEAS

En este capítulo SEMAPA ejecutó trabajos, de acuerdo a cronograma especial, como limpieza de canales de desfogeo, desmantelaje de equipos de bombeo, para mayor eficiencia de rendimiento, mantenimiento de pozos con incremento de caudales. Con esos trabajos, se ha logrado que los niveles estáticos y dinámicos se eleven y se tenga un mayor rendimiento en cada pozo.

### DIVISION DE OBRAS Y CONSTRUCCIONES

De acuerdo a las informaciones brindadas por técnicos de esta División, en la visita que efectuó PRESENCIA, se advirtió la realización de trabajos de indudable importancia para zonas de gran densidad de la capital. La Renovación de colector de alcantarillado en el Pasaje "G de Agosto", Avda. Cabildo y Kilómetro "10". Trabajos realizados en la Avda. América, dentro del renglón de alcantarillado sanitario y, fundamentalmente, se efectuaron obras de importancia para la zona norte como la construcción de desagües pluviales, en la calle Tarja y Avda. América, por cuanto la ausencia de estas obras determinaba permanente peligro de inundaciones en la zona norte de Cala Cala.

### DIVISION OPERACIONES

La División Operaciones, con la experiencia que se con-

problemas que dejó esta empresa y realizando un trabajo que es eficiente, como el compactado de zanjas, conexiones domiciliarias, pruebas hidráulicas, resellado y finalmente habilitado de las vías.

Con los trabajos efectuados por SEMAPA, Cochabamba está recuperando su buena imagen y lentamente

desaparece el polvo y los peligros en las calles céntricas.

**PROYECTO ALCANTARILLADO**

El sistema de alcantarillado fue una de las preocupaciones de SEMAPA y ahora, el proyecto está siendo ejecutado con el asesoramiento de la OPS/OMS y está, de acuerdo a los técnicos,

prácticamente terminado, a un costo de 380 mil dólares, la primera fase del proyecto podrá iniciarse en el primer trimestre del próximo año.

La nueva red de alcantarillado se trabajará con el crédito asegurado, en el orden de los nueve millones seiscientos mil dólares, este proyecto que, en su primera etapa, costará

diez y seis millones seiscientos mil dólares, incluye el aporte de la OPEP y de SEMAPA.

Este proyecto que fue iniciado en septiembre de 1978, por técnicos de SEMAPA, considera fundamentalmente la ampliación de redes secundarias, en aquellos sectores que no tienen este servicio y el cambio de tuberías en las zonas

en las que el funcionamiento es normal.

**PROBLEMAS DE SUMINISTRO**

En el momento, el problema que se enfrenta en SEMAPA no es de falta de agua, sino de infraestructura. Eso se debe a que la nueva red, por el abandono de la empresa Hartley, no

está aún en servicio. Existen caudales de agua suficientes para atender todas las necesidades de la población, y, en la actualidad, sólo se requiere de un poco de tiempo, para superar todos los problemas de nuevas conexiones que aún deben hacerse en el centro mismo de la ciudad, para que la nueva red entre en servicio, en todos los

sectores.

Se pudo advertir una nueva conciencia de seriedad y responsabilidad en el personal de técnicos y obreros de SEMAPA, que, pese a las dificultades, están trabajando para dotar de agua potable a la población, una red que permitirá reemplazar una red que tiene más de 40 años de uso.

# CUANDO SE ES UNA COMPAÑIA AEREA INTERNACIONAL GRANDE, SE DEBE HABLAR DEL TRAFICO INTERNACIONAL PROPIO

En el país del Concorde no nos asustan las comparaciones; y así, con relación a las 108 Compañías que pertenecen a IATA, los especialistas de esta Asociación dieron la siguiente clasificación para **AIR FRANCE** (tráfico regular internacional para el año 1978)

**AIR FRANCE**

RED AMERICA DEL SUR

**LOS SERVICIOS AIR FRANCE HACIA AMERICA DEL SUR**

Map showing flight routes from Lima to Bogotá, Quito, Caracas, Paris, and other cities. Includes text: "Concorde", "Paris y toda Europa", "SANTIAGO", "BUENOS AIRES", "MONTEVIDEO".

- Segundo puesto mundial (como en 1977) por el número de pasajeros transportados sobre conexiones internacionales.
  - Tercer puesto mundial (como en 1977) por el número de pasajeros/kilómetro transportados sobre conexiones internacionales. (\*)
  - Tercer puesto mundial (como en 1977) por el número de Toneladas/kilómetro de carga transportadas sobre conexiones internacionales. (\*)
  - Tercer puesto mundial (en 1977 la 5ª) por el número de toneladas/kilómetro total Pasajeros + Carga + Equipaje transportados sobre conexiones internacionales. (\*)
- (\*) Es la medida de los especialistas que tiene en cuenta no solamente el número de pasajeros o toneladas de carga, sino también la distancia sobre la cual se efectúa el transporte.
- AIR FRANCE la buena alternativa**

Consulte a su agencia de viajes IATA o en AIR FRANCE La Paz Av. 16 de Julio Edif. Alameda Tf. 358094 - 351740 - Santa Cruz. René Moreno 226 Tf. 30785

## Mensaje de Salutación

### A LA CIUDAD DE QUILLACOLLO EN SU NUEVO ANIVERSARIO

El Centro de Acción Quillacollo saluda al viril y progresista pueblo de Quillacollo y a sus autoridades político, administrativas en el nuevo aniversario de su creación y formula los mejores votos por su constante superación.

Imbuídos de los más nobles sentimientos de comprensión, e inspirados en los principios de confraternidad y fe en el porvenir anhelamos el progreso de nuestra querida tierra.

La Paz, 12 de Septiembre de 1979

Raúl Vargas PRESIDENTE Carlos Quítón VICE-PRESIDENTE

Norah de Maldonado SECRETARIA DE RELACIONES

Esperanza Jáuregui SECRETARIA GENERAL